

فرهنگیان

<div><div> </div><div>پنجشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۲</div></div>
<div> <div> </div> <div>شماره ۴۰۹۱</div> </div>
<div><div> </div><div>www.fdn.ir</div></div>
<div><div> </div><div></div></div>
<p>FARHIKHTEGANDAILY</p>

<div><div> </div><div>پنجشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۲</div></div>
<div> <div> </div> <div>شماره ۴۰۹۱</div> </div>
<div><div> </div><div>www.fdn.ir</div></div>
<div><div> </div><div></div></div>
<p>FARHIKHTEGANDAILY</p>

- مدیرمسئول:**
 - محمدامین ایمانجان‌ی
- قائم‌مقام مدیرمسئول:**
 - مسعود فروغی
- سردبیر:**
 - محمد زعیم‌زاده
- تلفن و فکس:**
 - ۰۲۱-۶۲۹۹۹۴۹۵
- کدپستی:**
 - ۱۱۳۵۳۳۸۱۶
- چاپ:**
 - چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
- نشانی:**
 - خیابان حافظ،پایین‌ترازجمهوری
 - روبه‌روی ساختمان‌بروس
 - ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

ادعای رسانه‌های غربی در مورد ظاهر شدن نشانه‌های افول چین چقدر واقعی است؟

تب چینی؛ واقعیت یا جوسازی؟

لیلی زواره‌ای خبرنگار
چهارم دسامبر ۲۰۱۴ صندوق بین‌المللی پول از چین به‌عنوان قدرت برتر جهان یاد کرد. تولید ناخالص داخلی این کشور ۶٫۱۷ تریلیون دلار برآورد می‌شود که این نرخ برای آمریکا ۴٫۱۷ تریلیون دلار اعلام شده است. در سال ۲۰۰۰ میلادی آمریکایی‌ها سه‌برابر چینی‌ها کالا تولید می‌کردند. ۱۴اسال بعد اما ورق برگشت و چین گوی سبقت را از آمریکا ربود.

حالا مدتی است که اقتصاد چین زیر سایه نگرانی جهانی قرار گرفته است. با این وجود از وال استریت که چین را «غیرقابل سرمایه‌گذاری» اعلام کرده تا کاخ سفید که اقتصاد این کشور را یک «بمب ساعتی» می‌داند، می‌توان یک نتیجه گرفت؛ بدبینی اقتصادی نسبت به چین بیش از حد است. اما با توجه به جایگاه چین در اقتصاد جهانی، حتی صحبت درباره مشکلات اقتصادی این کشور می‌تواند بازار کامودیتی‌ها، فارکس و کریپتو و حتی رمزارزها را جابه‌جا کند.

مشکل از کجا شروع شد؟

«اورگراند و کانتری گاردن» دو شرکت بزرگ ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری چینی هستند. با افزایش اقبال مردم به خرید خانه، این دو شرکت بزرگ با تکیه بر قرض گرفتن، خانه‌های بیشتری ساختند. با رکود اقتصادی چین در دوران کرونا مشکلات در حوزه مسکن نمایان شدند و ساختمان‌های بزرگ تازه‌ساز، خالی از سکنه ماندند. خانواده‌های چینی این خانه‌ها را برای سرمایه‌گذاری خریداری کرده بودند؛ چراکه آنها گزینه‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری در اختیار نداشتند. حالا شرکت‌های بزرگ

یافته‌های یک پژوهش پاسخ می‌دهد

موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی اخیرا در گزارش مفصلی با عنوان «اقتصاد حمل‌ونقل عمومی برقی گزارش نخست: حمل‌ونقل برقی، باید‌ها و سیاست‌ها» به بررسی وضعیت استفاده از خودروهای برقی در جهان پرداخته است. براساس این گزارش، خودروهای برقی به‌واسطه ملاحظات کربن‌زدایی (کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی)، توجه فزاینده‌ای را در چندین بازار بزرگ دنیا ایجاد کرده است. اروپا، چین و ایالات‌متحده در مجموع بیش از ۹۰ درصد ناوگان خودروهای برقی جهان را تشکیل می‌دهند، با وجود این با توجه به اینکه بسیاری از راه‌حل‌های سیاسی سابق در کشورهای عضو سازمان‌های همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) کارکرد خود را از دست داده‌اند. خودروهای برقی به‌عنوان راه‌حلی جدید برای کربن‌زدایی بخش حمل‌ونقل می‌تواند به شمار آید. اگرچه تا امروز خودروهای برقی برای مسافران در کشورهای با درآمد پایین و متوسط پدیده نادری قلمداد می‌شده اما اکنون به امری مرتبط و بایسته تبدیل شده است. در برخی بازارهای پیشرو مانند برزیل، هند و اندونزی وسایل نقلیه برقی کمتر از ۰٫۵ درصد از کل فروش خودرو را تشکیل می‌دهند. اما امروز نشانه‌هایی دال بر تغییر این وضعیت قابل مشاهده است. برزیل، شیلی و هند با معرفی شیوه‌های نوآورانه تامین مالی و بهبود روش‌های تدارکات و خرید در برقی سازی ناوگان اتوبوسرانی در بزرگ‌ترین شهرهای خود پیشرو هستند. طرح‌های تعویض باتری در کشورهای آسیایی و آفریقای شرقی با هدف کاهش قیمت اولیه خودروهای دو و سه چرخ درحال پیگیری است که نتایج نشان می‌دهد اهداف سیاسی برای توسعه خودروهای برقی نظیر جایگزینی ۳۰ درصد از خودروهای سواری جدید به خودروی برقی تا سال ۲۰۳۰ برای بسیاری از LMIC ها (کشورهای با درآمد کم و متوسط) تحت طیف وسیعی از سناریوهای ممکن به خواهد بود. باید توجه داشت که مزایای بالقوه خودروی برقی برای LMIC ها فراتر از منافع حاصل از کربن‌زدایی است. خودروی برقی برای مسافران در LMIC ن‌تنها فواید کربن‌زدایی قابل توجهی را به همراه دارد، بلکه این پتانسیل را نیز دارد که بر چندین برنامه‌های مهم توسعه به‌ویژه حمل‌ونقل فراگیر، کیفیت هوا، امنیت انرژی و سیاست صنعتی اثرگذار باشد.

مدیرمسئول:

محمدامین ایمانجان‌ی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سردبیر:

محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱-۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ،پایین‌ترازجمهوری

روبه‌روی ساختمان‌بروس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

ساخت‌وساز چین برای سرپا ماندن تلاش می‌کردند. در سال ۲۰۲۰ بیزینس اینسایدر اعلام کرد که چین ۶۵میلیون خانه خالی دارد. عددی که برای خانه‌دار کردن تمام جمعیت فرانسه کافی است. اعلام این نکته کافی بود که قیمت مسکن ریزش کند. در آگوست ۲۰۲۳ شرکت اورگراند، بزرگ‌ترین شرکت املاک و مستغلات چین اعلام ورشکستگی کرد. وضعیت شرکت کانتری گاردن هم چندان مطلوب نیست. از آنجایی که اقتصاد چین بسیار به مسکن وابسته است، این اتفاقات فشار زیادی را به اقتصاد این کشور وارد کرد. اصلاح بخش مسکن‌که حدود ۲۰ درصد از تولید ناخالص داخلی چین را شامل می‌شود، به شکل غیرقابل اجتنابی دشوار و دردناک است؛ اما اقداماتی که برای حل این بحران انجام شده مانع از ورود اقتصاد به رکود و ایجاد یک بحران تمام‌عیار در سیستم مالی شده که جای تقدیر دارد. از کاهش نرخ بهره برای دریافت وام تا کاهش پیش‌پرداخت برای خانه‌اولی‌ها، این اقدامات نوید این‌را می‌دهد که فاصله زیادی تا پایان بحران مسکن در چین نمانده است. این کشور باید به دلیل اقداماتی که باعث کوچک‌تر شدن حباب مسکن شده و از انفجار این حباب جلوگیری کرده، تحسین شود.

توانمندی اصلاح چالش

داده‌ها نشان می‌دهد تا سپتامبر ۲۰۲۳، بیش از ۱۴۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری بلندمدت از چین خارج شده که به‌طور تقریبی معادل یک درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور است. با این وجود اقتصاد چین در سال گذشته میلادی ۰٫۲ درصد رشد را تجربه کرد. هرچند این نرخ رشد یکی از ضعیف‌ترین نرخ‌های رشد چین در چند دهه اخیر، به

استثنای سال‌های سخت همه‌گیری کرونا بوده ولی از پیش‌بینی‌ها و همچنین از سرعت رشد سال ۲۰۲۲ فراتر رفت. اداره آمار چین اعلام داشت درآمد غیر خالص ملی سال گذشته ۷٫۷درصد افزایش یافته و به ۹ تریلیون و ۲۸۳ میلیارد دلار رسید. در آمد سرانه ملی در چین در سال ۲۰۱۳ در مقایسه با سال گذشته ۹٫۷درصد افزایش به چهار هزار و ۸۸۰ دلار رسید.

بررسی وضعیت اقتصادی چین از نظر تاریخی نشان می‌دهد که این کشور چهار مرتبه در آستانه بحران اقتصادی قرار داشته است. در سال ۱۹۸۹ و وقایع خونین میدان تیان‌آن‌من، در سال ۱۹۹۸ و بحران مالی در آسیا، بحران مالی ۲۰۰۸ در سطح جهان و کاهش ارزش یوآن در سال ۲۰۱۵. در تمام این چهار نقطه بحرانی تحلیلگران غربی معتقد بودند پایان اقتصاد چین نزدیک است، اما زمان مشخص کرد که تحلیل آنها نادرست بوده است. بلومبرگ معتقد است چین می‌تواند مانند گذشته، بحران کنونی را هم پشت سر بگذارد. چین در تلاش است تا راه‌های دیگری به جای مسکن برای رشد اقتصادی خود پیدا کند. فروش خودروهای الکتریکی چینی با رشد قابل‌توجهی در جهان به‌خصوص اروپا روبه‌روست. با این روند چین می‌تواند جای ژاپن را به‌عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو در جهان بگیرد.

پس‌لرزه‌های تب از‌دها

چین بزرگ‌ترین اقتصاد کالامحور جهانی محسوب می‌شود و بنابراین طبیعی است که مشکلات اقتصادی و کاهش تقاضای مسکن به مفهوم افت تقاضا برای کامودیتی‌ها به‌خصوص محصولات صنعتی بوده و سیگنال کاهش قیمت را برای بازارها ارسال می‌کند. قیمت‌های

حمل و نقل عمومی جهان چه زمانی برقی می‌شود؟



خودروهای سواری برقی به‌طور قابل توجهی گران‌تر از خودروهای با موتور احتراق داخلی مرسوم است. این تفاوت قیمت بسته به نوع خودروی برقی متفاوت است. از اوایل سال ۲۰۲۰ بیشترین پرمیوم (در حدود ۸۰ درصد) مربوط به خودروهای برقی چهارچرخ و دوچرخ بوده درحالی‌که نرخ مربوطه برای اتوبوس‌های برقی حدود ۶۰ درصد است. حدود ۳۰ درصد از هزینه خرید یک وسیله نقلیه برقی به باتری آن اختصاص دارد. با توجه به پیشرفت سریع فناوری هزینه باتری‌ها سالانه به‌طور متوسط هفت درصد کاهش یافته است. در نتیجه پیش‌بینی می‌شود که اضافه قیمت مربوط به وسایل نقلیه برقی تا سال ۲۰۳۰ به محدوده ۲۵ تا ۴۰ درصد کاهش یابد و درنهایت به صفر برسد. با این وجود روند قیمت باتری توام با نااطمینانی بوده؛ چراکه قیمت باتری با میزان دسترسی و قیمت مواد خام حیاتی مانند لیتیوم و کبالت که در ساخت آن به کار می‌روند ارتباط نزدیکی دارد.

زیرساخت شارژ یکی دیگر از هزینه‌های سرمایه‌ای مرتبط با وسایل نقلیه سواری برقی است. اگرچه می‌توان دوچرخ‌های برقی را تا حد زیادی با سوکت‌های برق معمولی شارژ کرد اما دیگر خودروهای برقی به زیرساخت‌های شارژ تخصصی‌تری نیاز دارند. این زیرساخت‌ها شامل نقاط شارژ خصوصی، چه در منزل یا محل کار و امکانات عمومی است تا از شارژ به‌موقع وسایل نقلیه برقی در حین استفاده اطمینان حاصل شود. بیشترین سرمایه‌گذاری‌ها به اتوبوس‌های برقی اختصاص داشته زیرا با توجه به نیاز بیشتر به انرژی، به زیرساخت‌های شارژ گسترده‌تری نیاز دارند به‌طور کلی توسعه زیرساخت‌های شارژ به سرمایه‌گذاری در حدود ۲۵۰۰ دلار آمریکا به ازای هر وسیله نقلیه چهارچرخ و ۲۵هزار دلار به ازای هر اتوبوس برقی نیاز دارد. پس از خرید استفاده از وسایل نقلیه برقی به‌واسطه موتورهای ساده‌تر و کارآمدتر آن به مراتب ارزان‌تر است. از آنجاکه وسیله نقلیه برقی نسبت به خودروهای دیزلی به‌مراتب کمتر دچار اختلال می‌شود، تعمیر و نگهداری آن ساده‌تر بوده و با صرفه‌جویی معادل ۵هزار دلار آمریکا در طول چرخه عمر یک وسیله نقلیه معمولی چهارچرخ همراه است. از طرفی وسایل نقلیه برقی هزینه کمتری دارند زیرا نسبت به همتایان متعارف خود کم‌مصرف بوده و پس‌اندازی معادل ۱۰هزار دلار آمریکا در طول چرخه عمر یک وسیله نقلیه معمولی چهارچرخ را به همراه دارد. این مزیت‌های اقتصادی زمانی برجسته‌تر می‌شود که بدانیم بسیاری از LMICا بر بنزین مالیات وضع کرده‌اند درحالی‌که به برق یارانه می‌دهند که این امر جویبی مالی بیشتری برای مالکان خودروهای برقی به همراه دارد. علاوه بر این، پیامدهای خارجی مثبت ناشی از کاهش انتشار

هزینه‌های استفاده از خودروهای برقی

سیاستگذاران سوالات زیادی درمورد اهمیت خودروهای برقی دارند. برخی از مهم‌ترین این سوالات و پاسخ‌های یافته شده برای آنها به شرح ذیل قابل بررسی است. سوال اول این است که آیا هزینه سرمایه بالاتر خودروهای برقی با هزینه‌های چرخه عمر کمتر این وسیله جبران می‌شود؟ تفاوت قیمت وسایل نقلیه برقی اگرچه قابل توجه اما در حال کاهش است.

مصرف‌کننده در چین برای چهارمین ماه متوالی از سال ۲۰۰۹ در ماه ژانویه کاهش یافت که نشان‌دهنده چالش‌های حوزه تقاضا در این کشور است. چالش‌های شاخص‌های اقتصادی چین به‌عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده کامودیتی دنیا نمی‌تواند نشانه خوبی حداقل برای کوتاه‌مدت برای سرمایه‌گذاران داشته باشد. ضعف کامودیتی‌ها حتی برای بورس کالا و صادرات ایران فاکتور منفی محسوب می‌شود. متوسط رشد سالانه تولید فولاد چین در دهه گذشته (۲۰۱۳–۲۰۲۲) به ۳٫۴درصد کاهش یافته است که در مقایسه با دهه قبل (۲۰۰۳–۲۰۱۲) با نرخ رشد متوسط سالانه ۱۵٫۲درصد کاهش قابل توجهی دارد. در دو سال گذشته هم کاهش تولید فولاد چین اتفاق افتاد و سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ اولین باری بود که تولید این کشور برای دو سال متوالی کاهش یافت. در حالی‌که بعید به نظر می‌رسد چین به‌زودی از جایگاه خود به‌عنوان برترین کشور تولیدکننده فولاد دست بکشد، باید دید که آیا این کاهش اخیر نشان‌دهنده آغاز یک روند جدید است یا فقط یک انحراف کوتاه از رشد مداوم تولید این کشور محسوب می‌شود. بدهی صنعت ساخت‌وساز چین که به دنبال کاهش خرید خانه در این کشور اتفاق افتاده را می‌توان مهم‌ترین عامل موثر در ریزش قیمت کامودیتی‌ها دانست. محدودیت‌های چین برای تولید فولاد که بخشی از برنامه این کشور برای رسیدن به تولید کربن صفر تا سال ۲۰۶۰ است، همچنان ادامه دارد. این کشور که به‌تنهایی بیشتر از تمام دنیا فولاد تولید می‌کند، محدودیت‌های تولید را در چند استان مجدداً افزایش داده و دستورالعمل‌هایی در این خصوص به فولادسازان ارسال کرده است. سرعت اعمال این محدودیت‌ها که فراتر از انتظار تحلیلگران بوده است تاثیر بسزایی در ریزش ۶۰ درصدی سنگ آهن داشته است.

<div><div> </div><div>کربن و آلاینده‌های مختلف گاهی می‌تواند عامل تعیین‌کننده‌ای برای توسعه حمل‌ونقل برقی باشد. این مزایا ارزش اقتصادی معادل ۵هزار دلار در طول عمر یک وسیله نقلیه به همراه دارد. برای تعداد قابل توجهی از کشورها، حمل‌ونقل برقی صرفاً به دلیل پایین‌تر بودن هزینه‌های عملیاتی جذابیت دارد، حتی بدون در نظر گرفتن پیامد‌های خارجی مثبت بااین حال با احتساب این مزایا تعداد کشورهایی که حمل‌ونقل برقی از نظر اقتصادی برای آنها جذابیت دارد به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد.</div></div>

استطاعت مالی خریداران

سوال دوم می‌تواند این باشد که آیا مصرف‌کنندگان استطاعت مالی تفاوت هزینه سرمایه مرتبط با وسایل نقلیه برقی را دارند؟ به نظر می‌رسد تا زمانی که وسایل نقلیه برقی به برابری هزینه سرمایه برسند هزینه‌های خرید بالاتر مانع پذیرش آنها خواهد بود. در بسیاری از کشورها اضافه قیمت خودروهای دوچرخ و چهارچرخ خصوصی تنها ۱۰درصد از درآمد ناخالص ملی سرانه را تشکیل می‌دهد. این امر حاکی از آن است که می‌توان این خودروها را با اعمال شیوه‌های تامین مالی مصرف‌کنندگان مقرون به‌صرفه کرد. با این حال در تعداد قابل‌توجهی از کشورها اضافه قیمت خودروهای چهارچرخ برقی بسیار بالاست – بین ۲۰ تا ۵۰۰ درصد درآمد ناخالص ملی سرانه – که به‌طور بالقوه یک مانع صعب‌العبور برای بسیاری از مصرف‌کنندگان است. بسیاری از کشورهای سازمان همکاری و توسعه تلاش کرده‌اند تا هزینه‌های سرمایه‌ای بالاتر را با یارانه خرید خودرو جبران کنند اما مکانیسم‌های تامین مالی راه‌حل بهتری برای کشورهای در حال توسعه ارائه می‌کنند. یارانه خرید وسایل نقلیه برقی، عمدتاً چهارچرخ در بسیاری از بازارهای پیشرو شایع است. اما این یارانه‌ها بسیار پرهزینه هستند حدود ۱۲هزار دلار آمریکا به ازای خرید هر وسیله نقلیه. علاوه بر این، با توجه به اینکه وسایل نقلیه برقی چهارچرخ گران‌قیمت بوده و عمدتاً توسط مصرف‌کنندگان با درآمد بالاتر خریداری می‌شوند این یارانه‌ها کارایی چندانی ندارند. در نتیجه نمی‌توان این یارانه‌ها را یک رویه کارآمد در بودجه عمومی در MIC.اها تلقی کرد آنچه برای LMICها می‌تواند مقرون به‌صرفه‌تر و مقیاس‌پذیرتر باشد توسعه مکانیسم‌های تامین مالی برای مصرف‌کنندگان است تا بتوانند هزینه‌های سرمایه‌ای بالاتر وسایل نقلیه برقی را در طول زمان تسهیل کنند. این مکانیسم‌ها می‌تواند شامل خطوط اعتباری مصرف‌کننده، با مدل‌های لیزینگ خودرو یا باتری شود. به‌عنوان مثال در هند دولت یک طرح تضمین اعتباری جزئی فرست لاس را به موسسات مالی ارائه کرده تا به این ترتیب میزان دسترسی به اعتبارات بانک‌های تجاری را با نرخ‌های ترجیحی برای خرید خودروهای برقی دو و سه چرخ افزایش دهد.

لیزینگ خودروهای برقی می‌تواند در کاهش ریسک مالکیت که مصرف‌کنندگان با آن مواجه هستند موثر بوده و آنها را به شرکت‌های لیزینگ که در مدیریت ریسک خبره‌ترند، منتقل کند. «باتری به‌عنوان یک سرویس» یکی از مدل‌های کسب‌وکار در حال ظهور است که در آن خرید باتری – پرهزینه‌ترین جزء وسایل نقلیه برقی – از خود خودرو تفکیک می‌شود و ترکیبی از لیزینگ و تعویض باتری باعث کاهش هزینه پیش‌پرداخت خودرو که مانعی کلیدی برای پذیرش خودروهای برقی توسط اقشار کم‌درآمد است، می‌شود. این مدل در چین هند تایلند و به‌طور فزاینده‌ای در آفریقا مشاهده شده است. طرح‌های لیزینگ مشابهی برای افزایش جذابیت اتوبوس‌های برقی معرفی شده‌اند. در شیلی مدل کسب‌وکار برای اتوبوس‌های برقی ارائه خدمات را از مالکیت ناوگان جدا می‌کند و شرکت برق به مالک دارایی و سرمایه‌گذار تبدیل می‌شود که اتوبوس‌ها را به اپراتورها اجاره می‌دهد «استفاده از مدل‌های حمل‌ونقل به‌عنوان یک سرویس» در زمینه وسایل نقلیه برقی بار هزینه‌های سرمایه‌ای بالا را به شرکت‌هایی که دسترسی آسان‌تری به اعتبارات دارند منتقل کرده و به این ترتیب مصرف‌کنندگان می‌توانند به‌صورت تدریجی به ازای هر سفر یا از طریق اشتراک ماهانه هزینه‌ها را تقبل کنند.